EIN WORT ZUR EISENZOLLFRAGE: VON EINEM FACHMANNE

Digitized by Google

Econ 4053.13

Harvard College Library

FROM THE
J. HUNTINGTON WOLCOTT
FUND

GIVEN BY ROGER WOLCOTT [CLASS OF 1870] IN MEMORY OF HIS FATHER FOR THE "PURCHASE OF BOOKS OF PERMANENT VALUE, THE PREFERENCE TO BE GIVEN TO WORKS OF HISTORY, POLITICAL ECONOMY AND SOCIOLOGY"

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Ein Wort

zur

Eisenzollfrage.

Von einem Fachmanne.

Der Friede von Berlin, falls derselbe ein dauernder genannt zu werden verdient, ist der beste Schutzzoll für Deutschlands Eisen- und Stahlindustrie.

P.

Berlin 1878.

Puttkammer & Mühlbrecht.

Buchhandlung für Staats- und Rechtswissenschaft.

Digitized by Google

Econ 4053.13

Wolcott fund

Digitized by Google

Vor wenigen Wochen erschien in Berlin bei Julius Springer ein Werkchen „Kohle und Eisen in allen Ländern der Erde", das gerade in dem Augenblicke, wo die Rufe „Hie Schutzzoll" „Hie Freihandel" in der öffentlichen Discussion lauter als je ertönen, eine ganz besondere Beachtung verdient.

Herr Eisenbahndirector Joh. Pechar hat nämlich unter Mitwirkung hervorragender Fachgenossen eine Fülle höchst schätzenswerthen Materials veröffentlicht, und wird gewiß jeder, der sich mit der Eisen- und Kohlenfrage ernstlich beschäftigt, diese Schrift als einen höchst willkommenen Beitrag begrüßen müssen. Schade nur, daß der Verfasser an verschiedene Zahlenreihen Betrachtungen knüpft, welche alle darin gipfeln, daß nur der Eisenzoll die deutsche Kohlen- und Eisenindustrie zu retten vermag. Da aber dem Schutzzolle in höchst gemäßigter Weise das Wort geredet wird, und die Schrift wohl verdient, gerade von den Mitgliedern des Reichstags gelesen zu werden, so ist dieselbe in Händen nicht mit der Materie vollständig vertrauter Personen eine ganz gefährliche Waffe gegen die bisher befolgte Handels- und Zollpolitik. Es soll daher auch nur Zweck nachstehender Zeilen sein, gewisse, besonders auf Deutschlands Eisenindustrie Bezug nehmende Schlüsse Herrn Pechar's zu widerlegen.

Wenn derselbe z. B. den Schluß zieht, daß die Eisenstein-Ausfuhr des letzten Jahres mit 800,036 metr. Tonnen nach Belgien ein Beweis für die traurige Lage unserer Eisenindustrie sei und andernfalls nicht stattgehabt haben würde, sondern die deutschen Werke sicher vorgezogen hätten, die mineralischen Bodenschätze nicht an das Ausland abzugeben, sondern als Fabrikate mit dem Zuschlag des Arbeits- und Capitalgewinnes auszuführen, oder den einheimischen Bedarf damit zu decken, so beweist Herr Pechar eben nur, daß ihm die Verhältnisse der belgischen Eisenindustrie nicht genug bekannt sind. Nicht allein vorzugsweise, sondern mit vollen 14,818,727 Ctr. ist Luxemburg an der Gesammt-Eisenerz-Ausfuhr

Digitized by Google

des deutschen Zollgebietes im Jahre 1877 betheiligt gewesen, während nur 1,182,000 Ctr. Spath- und manganhaltige Eisensteine aus Deutschland nach Belgien gegangen sind. Wer nun weiß, daß die meisten großen belgischen Hüttenwerke ihre Eisensteingruben in Luxemburg liegen haben, auf den macht weder die Eisenstein-Ausfuhrziffer des Jahres 1877 mit 16,080,749 Ctr., noch die im Verhältniß viel bedeutendere von 8,315,642 Ctr. für die ersten fünf Monate dieses Jahres den geringsten Eindruck. Er bedauert im Gegentheil, daß deutsche Hüttenwerke in Belgien ihr Spiegeleisen zu solchen Schleuderpreisen verkaufen, daß dieselben nicht nur nichts verdienen, sondern die Belgier zwingen, in Folge der hohen Frachten immer mehr auf den Bezug guter deutscher Eisensteine zur Erzeugung von Qualitätseisen zu verzichten, und die verhältnißmäßig bedeutend billigeren spanischen Erze zu kaufen, um Bessemerroheisen darzustellen. Ueber die in Deutschland eingeführten Eisenerze geht jedoch Pechar sehr rasch weg, während ihm Gerechtigkeitsliebe doch hätte sagen müssen, daß es höchst bedauerlich, daß die Einfuhr ausländischer Eisensteine gerade in einer Zeit so sehr groß ist, wo der deutsche Eisenstein-Bergbau mehr denn seit vielen Jahren darniederliegt. Vom 1. Januar bis Ende Mai 1878 wurden nämlich 2,292,640 Ctr. ausländischer Eisenerze in das deutsche Zollgebiet eingeführt. Wer aber Schutzzölle für das deutsche Eisen verlangt, der sollte wenigstens so gerecht sein, dieselben auch dem deutschen Eisenerz-Bergbau zukommen lassen zu wollen. Zugegeben selbst, daß es uns an Bessemer-Eisensteinen fehlt, obwohl ja das Ferromangan dieselben bei der Schienenfabrication vielfach ersetzen kann, so haben bekanntlich die Amerikaner nur wenig phosphorfreie und gar keine manganhaltigen Erze. Nichtsdestoweniger aber bezahlt in den Vereinigten Staaten und zwar mit vollem Rechte der Eisenstein einen hohen Zoll, nämlich 3 Cents für jedes Eisen-Procent.

Fast scheint es daher, als ob es bei uns wie in Oesterreich hergehen sollte, wo bei Besprechung des autonomen Zolltarifes die sachkundigsten Federn behaupteten, daß diejenigen Interessentengruppen am besten wegkämen, welche ihren Standpunkt mit dem größten Ungestüm geltend zu machen gewußt hätten. Daß die großen deutschen Hütteninduſtriellen, von denen ja ein einziger 4,000,000 Ctr. ausländisches Eisenerz im Jahre 1877 eingeführt haben soll, nicht nach Schutzzöllen für die einheimischen Eisensteine

Digitized by Google

rufen, ist vollständig begreiflich; daß sich aber bei dem allgemeinen Wunsch nach Schutz der nationalen Arbeit aus den gewöhnlich armen Eisenerz-Bergbaudistricten noch keine Stimme dafür erhoben hat, daß, sobald Eisenzölle eingeführt, auch Eisensteinzölle bewilligt werden müssen, das beweist eben, wie abhängig unsere Grubeneigenthümer von den Hüttenbesitzern sind, und wie wenig sie verstehen, um was es sich denn eigentlich handelt. Pechar sagt mit Recht, daß in Bezug auf die Transportkosten der Erze, Kohlen und Zuschlagsmaterialien von den Gruben bis zum Hohofen, sich Deutschland in sehr bemerkbarem Nachtheile gegen England befindet, ebenso was Transport und Verfrachtung des Roheisens und der Eisenfabrikate betrifft. Der Verfasser giebt auch an einer anderen Stelle die Details über die amerikanische Eisenindustrie ziemlich ausführlich an, da er gute Quellen benutzt hat, berührt aber die Hauptsache, daß sich nämlich die amerikanischen Hütten in Bezug auf Entfernung der Kohle von den Eisensteinen in einer kaum zu vergleichenden schlechteren Lage denn Deutschland befinden, nur mit wenigen Worten. Und doch ist es gerade die Transportfrage in den Vereinigten Staaten, welche unsere deutschen Eisenindustriellen gründlich studiren müßten, um zu erkennen, daß nur auf diesem Gebiete Heil für unsere Großindustrie zu suchen ist.

Fast scheint es unglaublich, daß die Hütten des Alleghany-Thales ihre Erze größtentheils vom Lake superior, also auf einem Transportwege von circa 200 geographischen Meilen beziehen müssen; daß die Anthracit-Hütten Pennsylvaniens auf die 75 geographische Meilen am Lake Champlain vorkommenden Eisenerze angewiesen sind, und doch vertheuern die Transportkosten die Eisenerze und Kohlen an den Haupt-Industrieplätzen verhältnißmäßig nur wenig, da z. B. der Weg von Pittsburg bis New-Orleans, also 1600 englische oder 343 deutsche Meilen per Wasser, zu einem Frachtsatze von nur 28 Cents per Groß-Tonne oder zu $^1/_{37}$ Cent per Meile und Tonne von der Kohle zurückgelegt wird. Im großen Durchschnitt stellt sich allerdings für den Osten Nordamerikas der Tarifsatz für Massengüter auf 1 bis 1¼ Pfennig pro Zollcentner und deutsche Meile bei den Eisenbahnen, auf ½ bis ¾ Pfennig bei den Canälen. Stellenweise, wie z. B. im Staate Michigan, fahren sogar die Eisenbahnen billiger als die Canäle. Allerdings darf nicht übersehen werden, daß gerade die großen Transport-Gesellschaften bis jetzt gleich-

Digitized by Google

zeitig Besitzer der Kohlen- und Eisensteinfelder waren, und daß in dem Augenblicke, in welchem sich die Eisenbahn- und Canal-Gesellschaften von ihrem Grubenbesitze frei machen werden und die amerikanische Bevölkerung so zunimmt, daß diese Unternehmungen auf diesen Massentransport weniger Werth zu legen brauchen und ihre Tarife erhöhen, die Eisenindustrie der Vereinigten Staaten trotz hoher Schutzzölle aufhören würde, lebensfähig zu sein.

Derartige Frachtermäßigungen heute für Deutschland fordern zu wollen, hieße natürlich alle bestehenden Verhältnisse verkennen, dem Staate einen kolossalen Kostenaufwand für Anlegung von Canälen zumuthen, die Actien-Bahnen aber geradezu ihrem Ruine zuführen. Bei gründlichem Studium unserer Verkehrsverhältnisse könnte aber noch unendlich viel zur Hebung von Handel und Industrie geschehen, während nur die Durchführung des Reichs-Eisenbahnprojectes unserer Groß-Industrie die gewünschte Tarifermäßigung zu gewähren im Stande ist. Leider muß nach den Erfahrungen der letzten Wochen selbst der begeistertste Anhänger des Reichs-Eisenbahnprojectes aus Opportunitäts-Rücksichten gegen dasselbe stimmen, zeigt es sich doch, wie dem deutschen Volke jedes Verständniß für das Gemeinwohl abgeht und jeder Industrie- und Handelszweig die Zeit gekommen glaubt, speciell zur Vertheidigung seiner Sonderinteressen die Reichstags-Mandate zu vertheilen. Es wäre zu befürchten, daß jede deutsche Stadt, ja jedes Dorf, sobald erst dem Reichstage die Entscheidung in Eisenbahn-Angelegenheiten in erster Linie zustände, von seinem Candidaten nicht mehr ein politisches Programm forderte, sondern dessen Wahl nur davon abhängig machen würde, ob er für Herabsetzung gewisser Frachtsätze, Einführung eines günstigeren Fahrplans, Errichtung eines Stationsgebäudes, Einlegung eines Schnellzuges ꝛc. für die betreffende Bevölkerung einstehen wolle. Da aber einmal von der amerikanischen Eisenindustrie die Rede ist, so sei hier gleich erwähnt, daß allerdings die hohen Schutzzölle, welche Prohibitivzölle genannt werden müssen, es in unglaublich kurzer Zeit fertig gebracht haben, daß heute in den Vereinigten Staaten 713 Hohöfen stehen, von denen allerdings

Ende 1873 nur 293 Stück,
„ 1876 „ 236 „
„ 1877 „ 270 „

in Betrieb waren.

Digitized by Google

Die Eisenzölle, die beispielsweise für Roheisen im Jahre 1876 auf nur 7 Dollars Goldmünze per Groß-Tonne von 2240 englischen Pfunden fixirt waren, haben es allerdings vermocht, daß sich im Jahre 1877 die Roheisenproduction der Vereinigten Staaten wieder auf 2,314,558 Netto-Tonnen belief gegen 2,093,236 Tonnen im Vorjahre. Wer aber die amerikanischen Verhältnisse studirt hat, und weiß, daß die Selbstkosten für 100 Kg. Anthracit-Roheisen in Pennsylvanien ohne Verzinsung des Anlagecapitals im Jahre 1875 immer noch 23,49 Dollars betrugen, während der Verkaufspreis nur 25,50 Dollars ausmachte, dem wird sofort klar, was jene Hohofenwerke bei den immer noch tiefer gesunkenen Roheisen-Preisen des Jahres 1877 verdient haben können, und warum anfangs 1878 die Berichte aus Amerika lauten: daß trotzdem der Roheisenverbrauch des Jahres 1877 denjenigen des Jahres 1876 überstiegen habe, daß trotzdem bei stärkerer Production die Vorräthe auf den Hütten kleiner geworden seien, nichtsdestoweniger die Preise in 1877 ebenso ruinös wie in 1876 gewesen seien, und die Lage der Producenten am 1. April 1878 um nichts besser sei, als diejenige am 31. December 1877.

Auf der andern Seite hat der von unseren Eisenindustriellen so sehr beneidete Prohibitivzoll auf Eisenbahnschienen, der beiläufig gesagt im Jahre 1876 nur die Kleinigkeit von 28 Dollars in Gold per Groß-Tonne betrug, unstreitig dazu beigetragen, daß die Stahlschienen-Production der Vereinigten Staaten von 2550 m. Tonnen im Jahre 1867 auf 439,084 Tonnen im Jahre 1877 stieg. Ja, so lange noch der Ausbau des amerikanischen Eisenbahnnetzes mehr Material erheischt, als selbst heute von den dortigen Fabriken geliefert werden kann, wird für die nordamerikanischen Bessemerwerke nichts zu befürchten sein.

Trotzdem aber gerade in diesem Fabricationszweige die Amerikaner an Leistungsfähigkeit und an technischen Fortschritten allen übrigen Nationen überlegen sind, so wird doch auch für diese Werke die Zeit kommen, wo der inländische Consum nur ein verschwindend kleiner im Verhältniß zur Productionsfähigkeit sein wird und wo denselben infolge der zurückgebliebenen Roheiseninduſtrie ein erheblicher Absatz auf dem ausländischen Markte total abgeschnitten ist. Was aber das Dutzend Bessemerwerke die Vereinigten Staaten kostet, darüber belehrt uns der bekannte amerikanische Staatsöconom

Digitized by Google

Wells, wenn er behauptet, daß es für die Amerikanische Nation vortheilhafter sein würde, die Schutzzölle auf Eisenbahnschienen abzuschaffen, aus Staatsmitteln die bestehenden Bessemer-Stahlwerke anzukaufen und zu schließen, sowie den Arbeitern dieser Werke eine Pension zu geben.

Wer die Vorgänge bei der amerikanischen Eisenindustrie mit Aufmerksamkeit und ohne Vorurtheil verfolgt, der begreift endlich, daß nur infolge der enormen Roheisenzölle und trotz der zunehmenden Production am 19. April d. J. im Staate Pennsylvanien eine sehr stark besuchte Versammlung beschäftigungsloser Arbeiter stattfand, welche eine Petition unterzeichneten, dahin lautend, der Staat solle das in Pennsylvanien producirte Roheisen mehrere Jahre lang ankaufen und nicht auf den Markt bringen, damit die Eisenindustrie wieder belebt und Nachfrage nach Kohlen hervorgerufen werde. Und bei solchen Thatsachen schreibt Herr Pechar: „Alle Fortschritte der Technik und Chemie, alle Vollkommenheit der Maschinen-Einrichtung und Arbeit, alle Erz- und Kohlenreichthümer können die Eisenindustrie der Vereinigten Staaten nur so lange halten und fördern, als ein nun schon lange erprobtes Schutzzollsystem die Landesindustrie vor der Invasion fremder überlegener Concurrenten sichert ꝛc." Ein schwerer Vorwurf trifft hier den Eisenbahndirector Pechar, der wohl die ausgezeichneten Arbeiten des Bergraths Dr. H. Wedding über das Hüttenwesen der Vereinigten Staaten von Nordamerika, sowie jene des Bergassessors Chr. Mosler „Die Bergwerks- und Hütteninduſtrie der Vereinigten Staaten von Nordamerika" benutzt, seinen Lesern aber ganz und gar verschweigt, was diese beiden Fachleute, welche im Sommer 1876 im Auftrage des Preußischen Handelsministers die amerikanische Kohlen- und Eisenindustrie gründlich studirten, in eben diesen von ihm benutzten Aufsätzen über die Verhältnisse der Eisenindustrie vor allem über die Schutzzölle sagen.

Bergrath Dr. H. Wedding, der bekannte Verfasser der anerkannt besten deutschen Hüttenkunde, weist nach, daß gerade der Schutzzoll die Schuld daran trägt, daß kein beständiger Fortschritt, nämlich die Selbstkosten immer mehr und mehr herabzumindern, bei der amerikanischen Hohofeninduſtrie zu bemerken ist. Er erklärt, daß die Chemie des Hohofens in Amerika eine absolut vernachlässigte, daß der Brennmaterialien-Verbrauch deshalb ein ganz enorm hoher, daß

Digitized by Google

Amerika absolut exportunfähig geworden ist, und daß wir es nur dem amerikanischen Schutzzoll und den dadurch bedingten hohen Selbstkosten zu verdanken haben, daß Amerika nicht als Roheisen-Concurrent Deutschlands auftreten kann. Während sich nämlich die Selbstkosten für 1000 Kg. Roheisen anfangs 1876 im Durchschnitte

in Schottland auf 65,4 Mk. stellten,
in Preußen „ 75,8 „ „

betrugen selbige für amerikanisches Anthracitroheisen loco Philadelphia 92,2 Mk.

Eine Autorität wie Dr. Wedding sagt nämlich wörtlich: „Gegenwärtig ist der Schutzzoll, welcher bestimmt ist, die amerikanische Industrie zu schützen, der sicherste Schutz für unsere eigene. Er erhält die Anthracitroheisen-Industrie künstlich und bereitet durch sie den westlichen Kokshütten eine Grenze nach Osten, welche das Erreichen der Häfen fast vollständig ausschließt.

Die künstliche Absperrung der Eisenindustrie überhaupt gegen das Ausland — welche nur gestattet, daß die unentbehrlichen Roheisensorten, nämlich Spiegeleisen und schottisches Gießereiroheisen, ohne Rücksicht auf die Vertheuerung der mit ihrer Hilfe hergestellten Waaren um den Zoll, eindringen können — wird, trotz vielfacher Agitationen dagegen, noch für lange Zeit bestehen bleiben, denn der Gedanke, durch sie die Ausdehnung der inländischen Eisenindustrie und dadurch die Einwanderung zu begünstigen, welch letztere noch auf Jahrhunderte eine Lebensfrage der Vereinigten Staaten sein wird, liegt zu nahe, als daß alle andern Gründe, welche für den Freihandel sprächen, dagegen aufkommen könnten.

Jedoch das läge, wie ich glaube, im wohlverstandenen Interesse der nordamerikanischen Eisenindustrie, das Roheisen vom Zoll zu befreien, bis natürliche Grundlagen entdeckt worden sind.

Das einzige Roheisen, welches die Nordamerikaner mit Recht zu fürchten hätten, wenn sie den Zoll auf Roheisen ganz aufgeben wollten, ist das von Cleveland in England. Noch ist nirgend in Amerika eine Grundlage gegeben, welche eine erfolgreiche Concurrenz dagegen in Aussicht stellen möchte.

Wie würden sich die Aussichten für Deutschland gestalten, wenn der Schutzzoll in Amerika ganz fiele und das Eisenhüttenwesen dort, von dieser hemmenden Fessel befreit, sich naturgemäß entwickeln würde? Wir würden in die Lage kommen können, unsern Mangel

Digitized by Google

an geeignetem Bessemerroheisen in der That von dort decken zu können und umgekehrt reichlich dieselbe Menge an manganhaltigem Roheisen (Spiegeleisen und weißem Roheisen jeder Art) zurückzusenden, und ein Austausch könnte sich entwickeln, welcher nicht nur für den einzelnen Fall, sondern, da das Roheisen ein vortrefflicher Ballast ist, für den ganzen Schifffahrtsverkehr von weittragender Bedeutung werden könnte!" — An einer anderen Stelle aber: „Das Eisenhüttenwesen Nordamerika's hat sich in überraschender Schnelligkeit entwickelt. Einzelne Zweige, wie namentlich der Bessemerproceß, haben den europäischen Standpunkt überholt und können als nachahmenswerthe Vorbilder dienen, andere lassen der Erwartung Raum, daß sie unter dem Einflusse amerikanischer Thatkraft bald das bisher Versäumte nachholen werden.

Der gegenwärtige Stand der Eisenindustrie Nordamerikas ist mindestens ebenso ungünstig, als in den europäischen Ländern, ein Beweis, daß die Gründe nicht in einzelnen Einrichtungen, sondern in allgemeinen socialen Verhältnissen zu suchen sind, und auch unabhängig von der verschiedenen Handelspolitik der davon betroffenen Länder aus gleichen Ursachen fortdauern, und aufhören werden, sobald letztere gehoben sind.

Die Gründe, welche die so bewundernswerthe Entwickelung des Eisenhüttenwesens hervorgerufen haben, sind ebenfalls zum großen Theil socialer Natur. Die vollständige Unabhängigkeit von Althergebrachtem, das Vorhandensein bewährter Vorbilder, auf deren Grundlage das Neue ohne hemmende Fesseln gegründet werden konnte, die Geltung der Person allein nach Fähigkeit und Leistung, haben mit Benutzung des fast unverritzten, von keinem Volke ausgebeuteten Reichthums des Bodens das schnelle Emporblühen möglich gemacht. Ein ausreichender Patentschutz hat fördernd beigetragen, ohne doch das Hauptmotiv zu bilden.

Geringer fühlbar als in Europa macht die hereingebrochene Krisis das Zusammenwirken von Transportgesellschaften und Eisenhüttenbesitzern, die Einigung der letzteren in ganzen Bezirken, statt des Kampfes der Einzelnen gegen einander, während umgekehrt die Krisis empfindlicher geworden ist für das Allgemeinwohl durch das Herrschen des nur Wenige erleichternden Schutzzolles."

Bergassessor Mosler aber kommt zu folgendem Ausspruche: „Mit Rücksicht auf die oben mitgetheilten hohen Gestehungskosten

Digitized by Google

und Verkaufspreise bedarf es keiner näheren Darlegung, daß die nordamerikanische Eisenindustrie zur Zeit nur durch die hohen Schutzzölle gegenüber der europäischen, insbesondere englischen Concurrenz sich halten kann. Dank der seit einem langen Zeitraum herrschenden und befestigten Zollpolitik ist es der Eisenindustrie der Vereinigten Staaten unmöglich gemacht, sowohl billiger als die europäische Eisenindustrie zu produciren, als insbesondere auf Export hinzuarbeiten. Wie unter der Ein- und Ausfuhrstatistik oben betont worden, bilden eben nur die mit Aufwendung vieler und vortrefflicher Arbeitsverrichtungen hergestellten Erzeugnisse der Eisenbranche eigentliche Ausfuhrartikel.

Es ist auf der andern Seite nicht zu verkennen, daß das Schutzzollsystem recht wesentlich dazu beigetragen hat, eine große numerische Ausdehnung der nordamerikanischen Eisenindustrie ins Leben zu rufen. Dies System vermochte eine derartige Ausbreitung auch in einer außerordentlich kurzen Frist zu bewirken, da man sich an bestehende Verhältnisse kaum anzuschließen hatte, durch tiefwurzelnde Gewohnheiten oder beengende Vorurtheile und Gesetze nicht behindert war, und die technisch erprobten Vorbilder der alten Welt nur nachzuahmen oder zu ergänzen und zu verbessern brauchte. Der dem Nordamerikaner innewohnende rastlose Thätigkeitsdrang, der Fleiß und die Geschicklichkeit des amerikanischen Arbeiters kamen hierbei in überaus begünstigender Weise zu Hilfe. Gleichwohl hat jenes Zollsystem nach meiner Ansicht es nicht zu verhindern vermocht, sondern eher beschleunigt, daß die Lage der nordamerikanischen Eisenindustrie eine ungünstige ist. Mit Ausnahme einiger von den großen Verkehrsanstalten selbst betriebenen Hüttenwerke, sowie mit Ausnahme der Bessemerhütten, deren Zahl auf 11 mit zusammen 22 Bessemerbirnen beschränkt geblieben, ist die gegenwärtige Lage jener Industrie eine noch gedrücktere als bei uns. Die mitgetheilte Statistik weist nach, in welchem Maße dies der Fall ist. Selbst die Bessemerhütten leben einstweilen noch von der Unterhaltung des umfangreichen Eisenbahnnetzes und vom Eisenbahnbau, der im Westen des Uniongebietes noch energisch betrieben wird. Aber auch ihre Rentabilität steht für die Dauer sehr in Frage. Die Unabhängigkeit, welche die Vereinigten Staaten unter der seitherigen Zollpolitik in der Eisenerzeugung erlangt haben, ist meins Dafürhaltens mit kostbaren, nicht zu rechtfertigenden Landesopfern erkauft, sie ist über-

Digitized by Google

haupt eine nur scheinbare. Dieser Schein wird deutlich hervortreten, sobald die reichen natürlichen Hilfsquellen des Bodens, welche jetzt — getreu dem amerikanischen Princip, nur mit den Factoren der lieben Gegenwart zu rechnen — in irrationeller und verschwenderischer Art ausgenutzt werden, wenn der weite Süden des Uniongebietes nicht dasjenige massenhafte Eisenstein- und Kohlenvorkommen in Zukunft darbieten sollte, welches die Einbildungskraft des leichtlebigen Yankees sich so vielfach und so gern verspricht." —

So sprechen zwei gründliche Kenner des deutschen und des amerikanischen Eisenhüttenwesens im Gegensatze zu Pechar, welcher als Eisenbahndirector in Teplitz weder Berg- noch Hüttenmann sein wird.

Dagegen können wir des Letzteren Schrift allen denjenigen empfehlen, welche sich einmal über die von unseren deutschen Eisenindustriellen stets im Munde geführten Schädigungen durch die französischen titres d'acquits à caution belehren wollen. Seite 65 finden selbige einen Ueberblick über die Handelssituation der französischen Eisenindustrie während der Jahre 1876 und 1877, und stimmen erfreulicher Weise die Zahlen über Ein- und Ausfuhr so ziemlich mit den von uns gesammelten überein, weshalb wir letztere anführen wollen, da uns die Zuverlässigkeit unserer Quellen bekannt ist.

Die Total-Ausfuhr Frankreichs an Eisen- und Stahlwaaren vermittelst von titres d'acquits à caution belief sich im Jahre

1876 auf nur 2,485,388 Ctr.
1877 sogar nur auf 2,393,328 „

während die Gesammt-Einfuhr mittelst solcher

1876 noch 2,529,210 Ctr.
1877 nur 2,108,752 „

betrug.

Leider aber fehlt, ob absichtlich oder nicht, der französischen Eisen-Ein- und Ausfuhrstatistik im Buche Pechar's jeder Commentar, der doch um so nothwendiger gewesen wäre, da bekanntlich gerade über die titres d'acquits à caution nicht nur in Deutschland bei Laien, sondern selbst bei Eisen-Fachmännern die irrigsten Ansichten herrschen. Gerade aus diesem Grunde hielt denn auch der Bergrath Dr. H. Wedding anfangs dieses Jahres in Berlin einen Vortrag über diesen Gegenstand, der noch dadurch an Interesse gewinnt, daß Herr Staatsminister Dr. Delbrück sich an der späteren Debatte lebhaft betheiligte.

Digitized by Google

Dr. Wedding sagte im Wesentlichen Folgendes: Dem Bestreben aller Culturländer, in das eigene Land einen Veredelungsverkehr zu ziehen, d. h. Rohmaterialien vom Auslande zu beziehen, solche im Inlande zu verfeinern, und die verfeinerten Waaren wieder nach dem Auslande zu exportiren, verdankten, in Folge der Zölle, die Zollrückvergütungen ihre Entstehung. Im Jahre 1822 wurde in Frankreich einfach bestimmt, den Exporteuren von Producten, die aus ausländischen Rohmaterialien hergestellt würden, einen Ersatz für die bereits aufgewendeten Zölle zu gewähren. Durch diese Maßregel wurden aber natürlich diejenigen inländischen Producenten geschädigt, welche selbst nicht exportiren konnten, weshalb 1833 Zollquittungen eingeführt wurden. Diese letzteren waren blos auf den Namen ausgestellte Begleitscheine, welche gegen die Verpflichtung einer Wiederausfuhr der in Frankreich verfeinerten Waaren einen vorläufigen Zollerlaß gewährten. Diese Begleitscheine wurden „titres d'acquits à caution" genannt, und ihre Hauptanwendung erstreckte sich auf die Roheisen-Einfuhr. Im Jahre 1836 ergänzte man die bisherigen Vorschriften dahin, daß bei der Ausfuhr die Identität der Waaren mit dem eingeführten Rohstoffe nachgewiesen werden mußte. Da sich jedoch bald herausstellte, daß eine derartige Bestimmung sehr schwer durchzuführen war, so wurde dieselbe 1850 fallen gelassen und nur vorgeschrieben, daß eine der eingeführten Roheisenmenge entsprechende Waarenmenge angefertigt und ausgeführt werden müsse.

Im Jahre 1856 wandelte man die bis dahin vollständig zulässige Aequivalenz auch reichlich in die Möglichkeit um, nur die äquivalente Waarenmenge wieder in's Ausland bringen zu müssen. Die Unbilligkeiten jedoch, die das hierdurch statuirte Princip der Aequivalenz und die bevorzugte Stellung der Importeure mit sich brachte, verursachte 1857 eine Bestimmung, daß die Exporteure allein das Recht genießen sollten, Zollquittungen zu erlangen. 1870 endlich wurde festgestellt, daß nur gleiche Gewichtsmengen frei im- und exportirt werden dürften, und wurde gleichzeitig der Identitätsbeweis besonders fixirt. Auch heute noch muß also der Identitätsnachweis erbracht werden, und eine Ausnahme findet nur für graues Roheisen statt, indem hier die Aequivalenz zugelassen ist.

Als ein gewisser Herr Director Lohren den Ausführungen Dr. Wedding's entgegentrat, indem er den rechtlichen Boden der

Digitized by Google

Zollrückvergütungen bestritt und hervorhob, daß dieselben nicht allein die admission temporaire, sondern auch die Entrepots, den Veredelungsverkehr, den Transit, die Reexportation und die Exportation mit Zurückgabe der inneren Taxen umfaßten, da erklärte Staatsminister Delbrück, daß alle die von seinem Vorredner angefochtenen Einrichtungen, mit Ausnahme der Ausfuhrprämie auch in Deutschland beständen. Die Ausfuhrprämie bildet jedoch in Frankreich kein besonderes System, sondern es existiren diese titres d'acquits à caution speciell nur für Roheisen, denn für Stabeisen sei der Identitätsbeweis vorgeschrieben.

Solche Erläuterungen aus dem Munde eines unserer ersten deutschen Eisenfachmänner und die hinzugefügte Erklärung der anerkanntesten Autorität auf dem Gebiete unseres Zoll- und Handelswesens, verbunden mit der geradezu geringfügigen Total-Eisen-Ausfuhr Frankreichs vermittelst der titres d'acquits à caution, zeigen so recht, wie schlecht die Sache unserer Eisenzöllner bestellt sein muß, wenn sie die französische Eisen-Einfuhr als unsere Eisenindustrie bedrückend zu erklären wagen.

Von Frankreich wurden nämlich in den ersten 5 Monaten dieses Jahres nach Deutschland überhaupt eingeführt:

Roheisen und altes Brucheisen	56,712	Centner,
Stahl, Eisen und Stahlwaaren	120,062	„
Locomotiven, Tender, Dampfkessel, Maschinen aus Guß-, Schmiedeeisen und Stahl .	11,196	„
In Summa .	187,970	Centner.

Dagegen führten wir nach Frankreich vom 1. Januar bis 31. Mai dieses Jahres aus:

Roheisen und Brucheisen	164,949	Centner,
Stahl, Eisen und Stahlwaaren	114,107	„
Locomotiven, Tender ꝛc.	70,993	„
In Summa .	350,049	Centner.

Geradezu unbegreiflich ist es daher, wie verständige Menschen daran denken können, Frankreich durch einen Zollkrieg zur Aufgabe seiner titres d'acquits à caution zwingen zu wollen. Ganz abgesehen davon, daß die ganze französische Einfuhr halb und ganz fertiger Eisen- und Stahlwaaren bei uns eine so geringfügige ist, daß deren Wegfall der deutschen Industrie garnichts helfen kann, würde

Digitized by Google

unsere Ausfuhr nach Frankreich, die ja die Einfuhr von dorten um ein Bedeutendes überragt, ganz aufhören. Nur England käme eine solche von uns getroffene thörichte Maßregel zu gute; Frankreich aber, welches sich heute wieder stark genug fühlt, um selbst Deutschlands Drohungen nicht in allen Stücken nachzugeben, würde unsere Retorsionsmaßregeln wegen der titres d'acquits à caution einfach damit beantworten, daß es seinen Exporteuren höhere Ausfuhrprämien bewilligen würde, als unsere Zölle auf französische Eisenwaaren betragen könnten.

Daß Frankreichs Eisenindustrie selbst heute weniger denn die unserige leidet, hat wahrlich seinen Grund weder in den titres d'acquits à caution, noch in seinen Eisenzöllen, sondern liegt erstens daran, daß einmal Frankreich gerade in den Jahren, in welchen alle übrigen Culturländer reich genug waren, um ohne jegliche Ueberlegung neue Hohöfenanlagen und Bessemerwerke in's Leben zu rufen, oder alte in der kolossalsten Weise auszudehnen, selbst arm und deshalb sparsamer war. Frankreichs Eisenindustrie ist heut noch nicht, wie die aller übrigen europäischen Staaten, dem Sterben nahe, weil Frankreichs Hilfsquellen geradezu unerschöpflich genannt werden müssen, weil es besonders reicher denn Deutschland, wie die einfache Thatsache beweist, daß heute nur noch ein verschwindend kleiner Theil der geradezu fabelhaften Milliarden-Anleihe sich im Auslande befindet, und 5 procent. französische Rente jetzt mit 115,5 bezahlt wird.

Was aber Frankreichs Eisenindustrie vor Allem bis jetzt beschützt hat und beschützen wird, das ist jener wahre Patriotismus, der sich auch in Opferwilligkeit kund giebt, und von dem bei uns in Deutschland noch so wenig zu sehen ist. Geradezu einen beschämenden Eindruck macht es, wenn man als Deutscher liest, wie französische Actien-Eisenbahn-Gesellschaften bei Schienenlieferungszuschlägen immer ihren heimischen Fabriken den Vorzug geben, selbst wenn nicht etwa deutsche, sondern englische und belgische Bessemerwerke einen Waarenposten hundert und mehr tausend Francs billiger anbieten. Frankreichs Eisenindustrie wird aber sogar in aller Kürze, früher jedenfalls denn die irgend eines anderen Landes der Welt, wieder blühen, weil Frankreich einen Bautenminister v. Freycinet besitzt, der nur 16,000 Km. allgemeine und 4000 Km. locale Eisenbahnen, theils für den Staat ankaufen, theils neu bauen will, einen Mann, der mit geradezu erstaunlicher Klarheit sein wirthschaftliches Programm

Digitized by Google

entwickelt und 3 Milliarden Francs für Eisenbahnen, 1 Milliarde für Wasserstraßen verlangt hat, und sich in der Kammer von einer größeren Anzahl von Köpfen unterstützt sah, die das gründliche Studium der wahren Bedürfnisse des Landes für die Ansichten ihres Ministers begeistert auftreten machte.

So ist es denn auch leicht begreiflich, warum Frankreich, welches 1873 nur 27,339,420 Ctr. Roheisen producirte, 1876 deren bereits 29,062,240 Ctr., 1877 aber sogar 30,445,320 Ctr. erblasen konnte.

Dies sind die Hauptursachen, warum sich nicht nur die Eisen-, sondern alle Industrien auch heute noch in Frankreich relativ besser befinden, denn bei uns, und alle diese Gründe können dem deutschen Volke nicht oft genug vorgeführt werden, sollte man sich auch in gewissen Kreisen den so leichtsinnig ausgesprochenen Namen „Agent des Auslandes" oder selbst den eines „Vaterlandsfeindes" zuziehen müssen. Solche Namen werden ja heute ebenso oft zum epitheton ornans für manchen guten Deutschen, wie die „Ultramontane oder Mucker" für alle diejenigen, welche, obwohl freisinnig und reichstreu, die gehässige Art und Weise, in welcher gleich anfangs der Culturkampf geführt wurde, stets mißbilligen zu müssen glaubten und heute noch behaupten, daß die bodenlose Verwilderung und Rohheit der Massen eintreten mußte, sogar Erscheinungen wie die eines Hödel und Nobiling, nur als Kinder ihrer Zeit bezeichnen zu müssen den Muth haben, weil ja gerade die Gebildeten der Nation ganz außer Acht gelassen haben, daß unser Zeitalter noch lange nicht auf der Culturstufe steht, um ohne positive Religionen die Ungebildeten und Verbildeten zufrieden stellen, ja nur im Zaume halten zu können.

Eines Einwandes, der noch von unseren Schutzzöllnern häufig in's Feld geführt wird, sei gleich an dieser Stelle gedacht. Dieselben behaupten nämlich, daß, weil Frankreich weniger Kohlen und Eisensteine denn Deutschland besäße, jenes garnicht zu seiner heutigen Eisenindustrie berechtigt sei, soudern im Gegentheil so anständig sein müsse, auf seine titres d'acquis à caution sofort freiwillig zu verzichten und einen Theil seiner Hohöfen auszublasen. Eine derartige Behauptung scheint mindestens naiv. Bei den heutigen Transportverhältnissen handelt es sich ja, wie bei Amerika gezeigt wurde, garnicht mehr darum, daß die betreffenden Rohstoffe am Sitze der Fabriken vorhanden sein müssen. Frankreichs ungemein günstige geographische Lage, verbunden mit seinem heute bereits stark entwickelten Canal-

Digitized by Google

netze, erlauben ihm eben die Rohprodukte für seine Eisenindustrie billig nach seinen Eisendistricten zu schaffen. Eine fleißige, intelligente Arbeiterbevölkerung und hochgebildete Techniker machen es ihm möglich sogar, wie wir später besonders bei der Stahlfabrikation sehen werden, erfolgreich mit dem Auslande zu concurriren, während sein Reichthum die heimische Consumtionsfähigkeit nicht nur erhält, sondern sogar jährlich vergrößert. Würde man aber diesem zuletzt aufgestellten Satze der Schutzzöllner practische Folge geben, so müßten schon längst unsere deutschen Bessemerwerke erkaltet sein, da es uns ja bekanntlich an phosphorfreien Eisenerzen geradezu mangelt. Es könnte die spanische Regierung ihre Colleginnen auf dem Continente dann mit Recht auffordern, doch der Bessemer-Stahlerzeugung ihrer betreffenden Länder ein Ende zu machen, da sie eigentlich nur infolge ihrer kolossalen Erzvorkommen von Somorostro und anderen Punkten berechtigt sei, Stahl zu produciren. Trotzdem lieferte Spanien im Jahre 1873 nur 4320 Ctr. Stahl und heute kaum viel mehr. In Gießen im Großherzogthum Hessen aber findet sich bekanntlich jetzt und hoffentlich noch für lange Zeit eine hochentwickelte Cigarren- und Tabaksindustrie, trotzdem daselbst kein Pfund Tabaksblätter wächst und wie von glaubwürdigster Seite versichert wird, das dort allerdings vorkommende Kartoffel- und Rübenkraut noch nicht zur Herstellung von habanas de la vuelta abajo verwendet werden konnte. In Worms am Rhein dürfte aber mindestens die bedeutendste Kidd- und Lackfabrikation Deutschlands existiren, obwohl dort nur wenige der nothwendigen Kälb-, Zick- und Schäflein das Zeitliche segnen, und das Rohmaterial nicht nur aus den entferntesten Ganen Deutschlands, sondern sogar großentheils aus dem fernen Auslande bezogen werden muß.

Wie wenig aber solche Prämien sammt Schutzzöllen einer nicht auf der technischen Höhe stehenden Eisenindustrie zu helfen vermögen, davon haben wir den schlagendsten Beweis bei Rußland, wo z. B. Ende 1877 von der russischen Regierung 3,666,000 Pud Eisenbahnschienen an inländische Werke zu 2 Rubel 30 Kop. bis 2 Rubel 70 Kop. pro Pud vergeben wurden. Diejenigen russischen Werke aber, welche für Privatgesellschaften Stahlschienen im Inlande fabricirten, erhielten eine Prämie von 35 Kop. pro Pud (61 Pud = 1 metr. T. oder 1000 Kg.)

Trotz dieser Unterstützung und dem nicht unbedeutenden Zoll auf

Digitized by Google

ausländische Schienen (42,3 pCt. des Werthes für Eisen-, 55,8 pCt. für Stahlschienen), haben die russischen Eisenwerke nur höchst ungünstige Betriebsresultate aufzuweisen, da sogar von der Regierung mit ungeheueren Summen unterstützte Fabriken, wie die Putilowsche, es kaum zu einer Leistung von 300,000 Rubel pr. Monat bringen konnten, während bei diesem Etablissement am 1. December 1877 für 11,228,069 Rubel Bestellungen vorlagen.

Oesterreich, das auf ausländisches Roheisen 12,5 pCt. Eingangszoll des Werthes legt, auf Stabeisen 27,7 pCt., auf Eisenschienen 20,8 pCt., auf Stahlschienen 17,8 pCt., Oesterreich, welches an den vorzüglichsten Eisenerzen überreich ist, hatte 1877 nur noch einen Theil seiner Coakshohöfen zu Kladno in Böhmen, zu Blancke in Mähren und zu Teschen in Schlesien in Betrieb. Bessemerwerke aber, die im Stande waren 3½ Millionen Zollcentner Bessemermaterial zu produciren, hatten im Jahre 1875 nur eine wirkliche Leistung von 750,000 Ctr. aufzuweisen. In Oesterreich standen Ende 1876 nur noch 95 Hohöfen in Betrieb und 78 waren ausgeblasen. In Ungarn, Siebenbürgen und Kroatien aber wurden noch 71 Eisenhohöfen betrieben, während 35 kalt standen. Während Oesterreich-Ungarn 1875 noch 9,091,480 Ctr. Roheisen producirte, fiel die Production 1876 auf 8,008,520 Ctr. und dürfte im Jahre 1877 noch erheblich geringer sein, indem alle Berichte von dort darin übereinstimmen, daß die Absatzverhältnisse äußerst schwierig und das Angebot seitens der Hütten und Händler allgemein sei. Bei den meisten der dortigen Eisen- und Stahlwerke sei im Jahre 1877 mit Verlust gearbeitet worden. Die Vorräthe sowohl in Roh-, als auch in fertigem Eisen seien überall bedeutend, und wenn es sich um die geringsten Lieferungsgeschäfte handele, so würden die Preise, namentlich von Seiten gewissenloser Händler, welche überall die Nothlage der einzelnen Industriellen benutzten, in ganz ungebührlicher Weise herabgedrückt und so das Geschäft schwer geschädigt.

Was nun England betrifft, welches Land ja nach Aussage der Schutzzöllner das dumme Deutschland zum Freihandel verlockt hat, um auf unsere Kosten sich zu bereichern, so scheint demselben solches in der Eisen- und Stahlbranche bis jetzt noch nicht besonders geglückt zu sein. Im Jahre 1876 waren von den in England, Wales und Schottland vorhandenen 927 Hohöfen nur noch 585 in Betrieb. Ende 1877 aber höchstens noch 516 Stück. Trotzdem der Gesammt-

Digitized by Google

Eisen-Export Englands sich im Jahre 1877 auf 2,345,000 Tonnen gegen 2,224,000 Tonnen im Vorjahre belief, also um volle 121,000 Tonnen gestiegen ist, betrug der Gesammt-Exportwerth 640,000 Lstrl. weniger denn im Jahre 1876. Zudem aber veröffentlichte Dr. Engel, Director des preußischen statistischen Bureaus und der Schrecken aller Schutzzöllner und oberflächlichen Schreiber, vor kurzer Zeit in der Statistischen Correspondenz die Ergebnisse der britischen und deutschen Kohlen- und Eisenindustrie in den Jahren 1874 und 1878, welche lauter sprechen als dicke Foliobände. Die „Frankfurter Zeitung" schreibt über diesen Punkt: „Aus der Zusammenstellung des Courswerthes und der Rentabilität von 45 britischen Kohlen- und Eisenwerken in den Jahren 1874 und 1878 ist ersichtlich, daß die Kapital- und Einkommenverluste der Actionäre während der letzten 4 Jahre auch dort sehr bedeutend waren. Der gegenwärtige Stand (vom Mai d. J.) wurde mit dem vom Januar 1874 verglichen; wie augenblicklich die Verhältnisse am trübsten, so erschienen sie in dem Courszstande vom Juni 1873 bis April 1874 im günstigsten Lichte. Von den 45 Actienvereinen, die hier ins Auge gefaßt sind, wurden aber 10 erst nach dem 1. Januar 1874 ins Leben gerufen, und von den übrigen haben seitdem 18 ihr Kapital erhöht, nur 17 es unverändert beibehalten. Für jede dieser drei Gruppen ist im Folgenden der nominelle und der Courswerth des eigenen Kapitals verzeichnet; es betrug

		das Nominal-kapital	das Kapital nach dem Courswerth überhaupt	Proc. des Nominal-kapitals
		Lstrl.	Lstrl.	
für 17 Gesellschaften mit unverändertem Capital	1874	7,791,275	8,810,398	113,08
	1878	7,791,275	4,267,995	54,78
für 18 Gesellschaften mit erhöhtem Capital . . .	1874	5,293,684	7,302,773	137,95
	1878	7,365,100	5,003,859	67,94
für 10 neu entstandene Gesellschaften	1874	—	—	—
	1878	2,318,387	1,813,004	78,20
zusammen	1874	13,084,959	16,113,171	123,14
	1878	17,474,762	11,084,858	63,43

Die Rente dieser 45 Gesellschaften, welche zusammen im Jahre 1874: 805,659 Lstrl. betrug, ist 1878 (pro 1877) auf 554,243 Lstrl. herabgegangen, obwohl das eingezahlte Anlagekapital von 13,1 auf

Digitized by Google

17,5 Millionen gestiegen ist. Die durchschnittliche Rente betrug daher 1874 6,1 pCt., dagegen 1878 nur 3,1 pCt. In Deutschland wird eine Vergleichung der Ergebnisse der Kohlen- und Eisenindustrie noch zu etwas ungünstigeren Resultaten führen. Nach Engel haben 15 preußische Eisenhütten- und Walzwerke bezüglich des Coursstandes folgendes Ergebniß geliefert. Das Capital derselben beläuft sich (nominell) auf rund 173,4 Millionen Mark, dessen Courswerth aber betrug

	überhaupt Mark	d. i. Proc. des Nominalcapitals
Ende 1872	275,499,700	158,88
„ 1874	129,429,490	74,64
Juli 1877	42,848,856	24,71
März 1878	50,528,264	29,14

An Rente erhielten deren 15 Werthe 1872: 13,775,000 Mark oder durchschnittlich 8 pCt., 1874: 6,471,474 Mark oder durchschnittlich 3,1 pCt., 1878 nur 2,526,413 Mark oder durchschnittlich 1,5 pCt. Bei der Vergleichung muß man berücksichtigen, daß die englische Statistik sich auf Kohlen- und Eisenwerke erstreckt, während bei den 15 preußischen Werken nur die Eisenindustrie vertreten ist, daß aber die Kohlenwerke im Durchschnitt in den letzten Jahren eine bessere Rente lieferten als die Eisenwerke; ferner, daß in England der überwiegend größte Theil der Kohlen- und Eisenwerke in den Händen von Actiengesellschaften ruht, während in Deutschland die besten Gruben und Werthe noch im Besitz von Privaten oder Gewerkschaften sind. Endlich hatte England im Jahre 1874 das Gründungsfieber, welches dort in den Jahren 1863—65 grassirte, längst überwunden. Zieht man diese Umstände in Berücksichtigung, so wird man finden, daß die Verhältnisse sich in England von 1874 bis 1878 nicht weniger ungünstig gestaltet haben als in Deutschland. In beiden Ländern hat sich der Courswerth ungefähr auf die Hälfte, die durchschnittliche Rente ebenfalls auf die Hälfte ermäßigt. Die Schutzzöllner, welche fortwährend behaupten, nur in Deutschland liege die Großindustrie in solchem Maße darnieder, können daraus eine heilsame Lehre ziehen.

Sehen wir nun auch, wie es mit der Eisenindustrie in dem an's Ausland verrathenen Deutschland steht. Im Jahre 1873 producirte Deutschland mit Elsaß-Lothringen an Masseln und Guß-

Digitized by Google

waaren erster Schmelzung . . . . . 39,663,265 Ctr.
1876 . . . . . 32,293,746 „

1877 aber jedenfalls nicht unerheblich mehr, da in Preußen, welches mit 26,486,773 Ctr. bei der Production des Jahres 1876 betheiligt war, im Jahre 1877 allein 28,420,632 Ctr. Roheisen und Gußwaaren erster Schmelzung, also volle 1,933,859 Ctr. Roheisen mehr denn im Vorjahre erblasen worden sein sollen. Es wird also jedenfalls auch in Deutschland für 1877 bereits eine Roheisen-Mehrproduction gegen 1876 verzeichnet werden können, also wohl auch ein Mehrverbrauch stattgefunden haben, wenn auch nicht zu übersehen ist, daß die allerdings gegen 1876 stetig gesunkenen Eisenpreise zu Bestellungen veranlaßten, die vielleicht bei theuerem Eisen nicht gemacht worden wären. Auf der anderen Seite aber ist es ja bekannt, daß die gerade während 1877 herrschende Besorgniß vor der Orientfrage keine neue größere Unternehmung zu Stande kommen ließ, also auch den Eisenverbrauch wesentlich beschränkte. Mit der Unterzeichnung des Friedensvertrages darf aber unsere Eisenindustrie auf besseren Absatz hoffen, besonders wenn wir nicht durch Errichtung neuer Zollschranken das nach solchen ebenfalls lüsterne Ausland zu gleichen Maßregeln anspornen und uns auf diese Weise selbst den Export erschweren.

Rußland wird jedenfalls viel von uns gebrauchen, da, wie gezeigt, seine eigene Industrie nichts zu leisten im Stande ist. Die Donauländer, die Verlängerungen der türkischen Linien nach Westen werden Eisenbahnmaterial nothwendig haben. Frankreichs Concurrenz fällt für die kommenden Jahre wohl ganz weg, da seine Eisenhütten und Stahlwerke auf Jahre hinaus vollauf für den heimischen Consum beschäftigt sein werden.

Deutschland ist aber glücklicherweise infolge des Wegfalls der Eisenzölle und im Gegensatze zu den Vereinigten Staaten concurrenzfähiger geworden und wird es mit jedem Tage mehr. Während nämlich in Preußen im Jahre 1872 von den im Betriebe befindlichen 169 Kokshohöfen einer durchschnittlich täglich nicht mehr denn 51,750 Pfd. Roheisen producirte, stieg im Jahre 1875 bei den 141 im Feuer befindlichen die Leistungsfähigkeit täglich auf 61,766 Pfd., im Jahre 1876 aber bereits auf 66,250 Pfd., bei den noch 115 rauchenden. Bei den Holzkohlenhohöfen war die tägliche Leistung in den angeführten drei Jahren: 6885 Pfd., 7214 Pfd. und 7831 Pfd.

Digitized by Google

Das Ausbringen aus den Eisenerzen ist aber heute auch ein viel höheres denn damals, während der Koksverbrauch pro 1000 Pfd. Roheisen erheblich abgenommen hat; lauter Fortschritte, welche erst dann unsern einzelnen Hüttenwerken so recht zu gute kommen werden, sobald nur einmal die Kokspreise wieder steigen und die Eisensteinnachfrage eine regere wird. Alle Uebelstände, welche also bei dem amerikanischen Schutzzollsystem gerügt wurden, hat unsere Eisenindustrie infolge des Freihandels nicht zu beklagen. Allerdings verdienen unsere Eisenhütten trotz des redlichsten Strebens ihrer Techniker ebenso wenig, wie jene Belgiens, Oesterreich-Ungarns, Englands und Nordamerikas, und zwar deshalb, weil der Eisenverbrauch in allen Cultur- und anderen Ländern der Erde in den letzten Jahren abgenommen, wenigstens seit 1870 nicht in dem Maße zugenommen hat, wie die Hohofenanlagen und die Bessemerwerke in allen Eisen erzeugenden Ländern.

Trotz der seit 1873 stetig abnehmenden Verbrauchskraft der ganzen Welt, lieferten Großbritannien, Deutschland incl. Luxemburg, Frankreich, Belgien, Oesterreich-Ungarn und die Vereinigten Staaten die folgenden Roheisenquantitäten:

1873	14,022,000	metrische Tonnen zu 20 Zoll-Ctr.
1874	12,886,000	" " " " " "
1875	12,968,000	" " " " " "
1876 immer noch	12,787,000	" " " " " "

und 1877 wahrscheinlich noch mehr, da Englands Production nur um ca. 100,000 Tonnen geringer geworden ist, Deutschland und Luxemburg kaum weniger denn 1876 erblasen haben, Frankreichs Production etwas gegen das Vorjahr gestiegen ist, diejenige der Vereinigten Staaten sogar um 200 Tonnen gegen 1876 zugenommen hat.

Besonders unsere deutsche Stahl- und Eisenindustrie hat sich aber in kurzer Zeit so gewaltig entwickelt, daß die innere Concurrenz schon lange keinen Verdienst mehr zuläßt und keinen zulassen wird, falls nicht Gelegenheit ist, unsere mögliche Ueberproduction auf den ausländischen Markt zu werfen, da unser heimischer Consum zur Speisung aller dieser Anlagen nicht ausreichend ist.

Versuchen wir kurz dieses zu beweisen.

Wir sagten oben, daß bereits im Jahre 1876 die tägliche Production der damals im Betriebe befindlichen Kokshohöfen durch-

Digitized by Google

schnittlich 66,250 Pfd. betragen haben. Nun aber hatten wir vor kurzem Gelegenheit den Rechenschaftsbericht eines gut geleiteten deutschen Hohofenwerkes zu studiren, und fanden in demselben folgende Daten:

Im Jahre 1876 producirte einer der dort vorhandenen Koks-hohöfen im Durchschnitte täglich 137,250 Pfd. Während der 12 Monate des Jahres 1877 bereits 170,660 Pfd. In den 4 ersten Monaten dieses Jahres sogar täglich 179,583 Pfd., so daß man überzeugt sein kann, daß die Versicherung des Directoriums, noch im Laufe dieses Jahres, nach Vollendung neuer Verbesserungen, 197,000 Pfd. täglich erblasen zu wollen, keine bloße Redensart war, um nach einer Verzinsung ihres Actienbesitzes dürstende Actionaire für den Augenblick zufrieden zu stellen. Gerne nehme ich an, daß solche Resultate nur dadurch zu erreichen waren, daß man möglichst reiche Eisenerze verhüttete, ja selbst bedeutende Mengen reicher Eisen-Schlacken zusetzte. Immerhin aber bleibt das seit 1876 dort erreichte Resultat ein überraschendes und hocherfreuliches. Wenn nun auch die voraussichtliche tägliche Production von 197,000 Pfd. nur als Ausnahme für ganz besonders große und mit allen neuesten technischen Verbesserungen versehene Hohöfen angesehen werden darf, so steht doch so viel fest, daß alle noch in Betrieb befindlichen deutschen Hohöfenwerke seit 1876 gleiche Anstrengungen gemacht und ähnliche Resultate aufzuweisen haben dürften. Wir hatten aber Ende 1876 im ganzen deutschen Reiche incl. Elsaß-Lothringen 425 Hohöfen, wovon 285 als Brennstoff Koks und Steinkohlen benutzten. Nun besitzt das Großherzogthum Luxemburg, welches wir für unsere späteren Berechnungen brauchen, ebenfalls 23 Hohöfen, von denen jeder schon im Jahre 1875 im Stande war, täglich 93,000 Pfd. Roheisen zu liefern. Man kann also nach den gegebenen Daten wahrlich nicht der Uebertreibung geziehen werden, wenn man behauptet, Ende 1878 dürften die deutschen Kokshohöfen incl. jener von Luxenburg eine durchschnittliche tägliche Production von 80,000 Pfd. Roheisen pro Ofen erzielen, und bei einer durchschnittlich, wahrlich nicht zu hoch gegriffenen Betriebsdauer von 11 Monaten im Jahre, würden wir also eine Totalproduction erhalten von $(285 + 23) \times 80{,}000 \times 335 = 82{,}544{,}000$ Ctr. Roheisen pro Jahr, ohne die vorhandenen 136 Holzkohlenhohöfen und jene 14 Stück, welche mit einer Mischung von mineralischem und vegetabilischem Brennstoffe arbeiten, in Betracht ziehen zu wollen. Ohne unseren

Digitized by Google

Eisenindustriellen nahe treten zu wollen, behaupte ich kühn, daß nicht ein Dutzend dieser Herren solche Calculationen gemacht und zu der nothwendigen Frage gekommen sind: Was soll aus Deutschlands Hohofenindustrie werden, wenn wir Kokshohofenbesitzer sammt Luxemburg 88,5 Millionen Ctr. Roheisen erblasen können und der ganze Verbrauch im deutschen Reiche und Luxemburg betragen hat

1873	50,146,050	Ctr.
1874	51,124,609	„
1875	48,028,723	„
1876	44,832,227	„

Solche Zahlen lassen sich eben nicht wegleugnen, und es ist Pflicht eines jeden, der es mit der vaterländischen Industrie aufrichtig meint, der sie jetzt, wo sie sich auf der Besserung befindet, vor einem neuen vielleicht noch schwereren Rückfalle bewahrt wissen möchte, solche schlagende Beweise beizubringen, damit sich ähnliche nie ganz zu vermeidende acute Krisen wenigstens möglichst wenig wiederholen können.

Daß bei einer solchen Productionsfähigkeit der innere Consum allein nicht ausreichen kann, ist selbstverständlich. Erfreulicherweise nimmt ja auch unser Export von Jahr zu Jahr zu und die Einfuhr ab. Vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. wurden an Roheisen im deutschen Zollgebiete eingeführt 3,167,018 Ctr. gegen 4,275,831 Ctr. im gleichen Zeitraum des Vorjahres. An Stahl, Eisen- und Stahlwaaren 1,445,313 Ctr. gegen 2,020,643 Ctr. in den 5 ersten Monaten des Jahres 1877; an Locomotiven, Dampfkesseln und Maschinen allerdings 328,322 Ctr. gegen 304,799 Ctr. in ebenderselben Periode des Vorjahres.

Die Ausfuhr an Roheisen aus dem deutschen Zollgebiete betrug jedoch für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai d. J. 3,138,719 Ctr. gegen 2,673,261 Ctr. in 1877; an Stahl, Eisen- und Stahlwaaren 4,703,704 Ctr. gegen 3,406,965 Ctr. in 1877; an Locomotiven, Dampfkesseln und Maschinen 512,042 Ctr. gegen 276,429 Ctr. im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Totaleinfuhr vom 1. Januar bis Ende Mai 1878 war also nur 4,940,653 Ctr. gegen 6,601,273 Ctr. in 1877, altes Bruch-eisen in beiden Jahren außer Betracht gelassen. Die Ausfuhr bezifferte sich aber unter denselben Voraussetzungen auf 8,354,465 Ctr. gegen 6,356,655 Ctr. in den 5 ersten Monaten des verflossenen

Digitized by Google

Jahres. Unser Export hat also nicht nur erheblich zugenommen, sondern auch bereits bis Mai dieses Jahres den Import in erfreulicher Weise, nämlich um volle 3,413,812 Ctr. überholt. Allerdings ist es vollständig richtig, daß unsere Aus- und Einfuhrziffern keine genauen genannt zu werden verdienen, und gerade deshalb wiederholt sich ja auch in jedem Monatshefte der Statistik des deutschen Reiches der avis au lecteur:

1. Die Ausfuhr ist nur insoweit nachgewiesen, als sie ohne Bestehen eines Ausfuhrzolles und einer Declarationspflicht hat ermittelt werden können.
2. Unter den in dieser Uebersicht enthaltenen Mengen der Einfuhr und Ausfuhr ist auch der als selbständige Verkehrsrichtung nicht nachweisbare Theil der Durchfuhr zollfreier Gegenstände enthalten.

Gerade die mit Recht von den Gegnern gerügten und von Niemandem geleugneten Mängel unserer Handelsstatistik hätten aber schon längst Industrie, Handel und Landwirthschaft bewegen müssen, selbst erhebliche Geldopfer zu bringen und alle Hebel in Bewegung zu setzen, damit ein Gesetz erlassen worden wäre, das es endlich einmal ermöglichte, möglichst zuverlässige Daten über unsere Ein- und Ausfuhr zu erhalten. Statt dessen tappen wir schon Jahre lang im Dunkeln herum, und unsere statistischen Zahlen bieten eine derartige Genauigkeit, daß Freihändler und Schutzzöllner sich eben derselben je nach Bedürfniß bedienen können. Eine vorgeschlagene bescheidene Recognitionsgebühr, wie sie ähnlich ja in Frankreich bereits besteht, rief aber schon in den Handels- und Industriekreisen einen Sturm der Entrüstung hervor, während doch das allerbescheidenste kaufmännische Geschäft nur dann richtig operiren kann, wenn es seine Einnahme- und Ausgabeposten genau bucht, und dann erst die nothwendigen Vergleiche anstellt und Schlüsse zieht. Für Denjenigen allerdings, der sich viel mit einem einzelnen Handels- oder Industriezweige beschäftigt und gleichzeitig statistisches Material benutzt, für den bieten auch die heutigen ungenauen Ziffern der Reichsstatistik immerhin höchst schätzenswerthes Material zur Beurtheilung und Schlichtung etwa auftauchender Streitfragen, besonders wenn es sich um einen Massenartikel, wie Eisen, handelt, bei welchem selbst eine jährliche Differenz von einer halben Million Centner zu Gunsten der Ein- oder Ausfuhr, kaum den erfahrenen Fachmann

Digitized by Google

irre führen kann. So konnte den Letzteren die außerordentlich hohe Centnerzahl von in das deutsche Zollgebiet während 1877 und 1878 eingeführten Stahlschienen weniger beunruhigen, denn er durfte sagen, daß in dieser Ziffer gewaltig viel Durchfuhr enthalten sein müsse, da ihm bekannt war, daß bereits im Jahre 1876 die Submissions-Statistik nachgewiesen hatte, daß die niedrigen Preise für Stahl- und Eisenschienen nicht dadurch herbeigeführt worden waren, daß deutsche und außerdeutsche Lieferanten auf die Lieferungen in Deutschland reflectirt hatten, sondern daß letzteres nur äußerst selten vorgekommen war.

Der Berg- und Hüttenmann als Statistiker wußte, daß gerade die deutschen und preußischen Werke das niedrigste Gebot eingelegt hatten, und er fand, daß es auch bei der deutschen Bessemerschienen-Fabrikation nicht die ausländische Concurrenz gewesen war, welche die kolossalen Preisrückgänge für Eisenbahnschienen hervorgerufen hatte, sondern vielmehr die allzugroße Ausdehnung, welche die deutsche Eisen- und Stahlindustrie infolge einer allerdings momentan gesteigerten, aber rasch vorübergehenden Nachfrage erhalten hatte.

Die Totalschieneneinfuhr des Jahres 1877, in der Reichsstatistik mit 1,520,689 Centner angegeben, erschien uns allerdings zu hoch, jedoch wir erstaunten keineswegs, daß dieselbe gegen 1876, wo nur 13,689 Centner Schienen eingeführt worden sein sollten, erheblich zugenommen haben mußte, weil wir bei der Submission auf Schienenlieferungen für Deutschland das bedeutende belgische Stahlwerk von Seraing erfolgreich als Concurrent auftreten gesehen hatten. Wenn aber irgend ein uns nicht mehr genau erinnerlicher Zeitungs- oder Broschürenschreiber irgendwo behauptete, daß die Möglichkeit der belgischen Concurrenz auf dem deutschen Eisenbahnmarkte lediglich durch die stets zum Sündenbocke dienen müssenden Differentialtarife herbeigeführt werde, so zeigt es sich hier wieder recht, welche Masse von Leuten heut zu Tage für sich die Unfehlbarkeit in Anspruch nehmen, aus deren Gerede und Geschreibsel man jedoch niemals herausfühlen kann, daß der heilige Geist sich auch nur ein einziges Mal auf ihren Häuptern niedergelassen oder sie gar erleuchtet hätte.

Uns will es, auf Beobachtungen gestützt, vielmehr scheinen, als ob gerade dieses belgische Werk zu Seraing so concurrenzfähig gegen unsere Stahlschienen-Producenten aufzutreten vermocht hätte, weil es eben die in der Stahlschienen-Fabrikation bekannt gewordenen

Digitized by Google

neuesten technischen und chemischen Fortschritte sofort aufgegriffen, und also in 1877 schon in letzterer Hinsicht die deutschen Bessemerstahlwerke überflügelt hatte.

Von der Thatsache ausgehend, daß je kohlenstoffärmer ein Stahl sei, desto mehr Phosphor er unbeschadet seiner Güte enthalten dürfe, gelang es ja zuerst dem Stahlwerke „Terrenoire" in Frankreich, das Ferromangan, eine Mangan- und Eisenverbindung mit überaus hohem Mangan und einem kaum über 5 pCt. betragenden Kohlenstoffgehalte in großen Quantitäten zu verhältnißmäßig geringen Preisen als Zusatzmaterial, anstatt des Spiegeleisens, für den Bessemerprozeß darzustellen. Vor Jahren schon, als dieses Terromangan noch 3 Mk. pro Kg. kostete, obwohl der Mangangehalt desselben damals kaum mehr denn 70 bis 75 pCt. betrug, wandte, außer Terrenoire selbst, gerade das Bessemerwerk in Seraing dieses Material in großem Maßstabe an, was wohl begreiflich schien, da behauptet wurde, daß bei 2 pCt. Ferromangan-Zusatz der Preis des Stahles sich um 6 Mk. pro 100 Kg. erhöhe, und, was die Hauptsache, dann auch phosphorreichere Eisenerze noch für die Schienenfabrikation verwendbar seien. Inzwischen ist es aber auch der Société de St. Louis bei Marseille gelungen, im Hohofen Ferromangan von 84,9 pCt. Mangangehalt mit nur 8,5 pCt. Eisen, 5,7 pCt. Kohlenstoff, 0,35 pCt. Schwefel und 0,005 pCt. Phosphorgehalt darzustellen.

Während in den drei letzten Jahren hauptsächlich die französischen und englischen Fachzeitschriften ausführlich über die Wichtigkeit dieses neuen Stahlbereitungsmittels sprachen, war in unseren deutschen Blättern nur verhältnißmäßig wenig von demselben die Rede, und wir wissen von nur wenigen deutschen Stahlhütten, welche Ferromangan in größeren Quantitäten verwenden. Von der Darstellung desselben in Deutschland haben wir aber erst seit kurzem gehört.

Im Laufe des verflossenen Jahres nämlich wurden mehrere Patente auf Darstellung von Ferromangan von deutscher Seite nachgesucht und wird uns versichert, daß besonders die Hüttengesellschaft Phönix heute der Ferromanganfrage ihre ganze Aufmerksamkeit widmet und auch solches bereits in größeren Quantitäten darstellt. Gerade der Name dieser Gesellschaft bürgt dafür, daß nunmehr auch unserer gesammten Stahlindustrie in Bälde die etwaigen Vortheile der Ferromangan-Verwendung zu gute kommen werden. Vorläufig halten

Digitized by Google

wir an unserer Ansicht, daß das Stahlwerk zu Seraing in Belgien durch den beschriebenen Umstand concurrenzfähiger geworden ist, so lange fest, bis wir von competenter Seite besser belehrt werden, wofür wir im Interesse der heimischen Stahlindustrie und unserer eigenen Instruction nicht wenig dankbar wären. Solcher Optimist bin ich allerdings nicht, daß ich die verringerte Schienen-Ein- und Durchfuhr dieses Jahres bereits mit der größeren Anwendung von Ferromangan in Deutschland in Verbindung bringen wollte. Die Reichsstatistik sagt uns nämlich, daß in den fünf ersten Monaten dieses Jahres 589,457 Ctr. Eisenbahnschienen in das deutsche Zollgebiet eingeführt worden seien, gegen 786,056 Ctr. im Jahre 1877. Wir glauben, daß selbst diese Zahl noch viel zu hoch ist, denn nirgends haben wir in den letzten Monaten von bedeutenderen Schienenlieferungen ausländischer Werke nach Deutschland gelesen. Jedenfalls aber sorgt die deutsche innere Concurrenz am besten dafür, daß die Ausländer von unserem Markte fern bleiben und die Schieneneinfuhr mit jedem Monate abnehmen muß. Während nämlich im Jahre 1877 Bessemer-Stahlschienen noch durchschnittlich mit 7,35 Mark pro Centner bezahlt werden, soll sich im ersten Quartal 1878 der Preis auf nur 6,80 Mark pro Centner gestellt haben, ja in den letzten Tagen vor Friedensschluß wurde sogar behauptet, daß eines unserer ersten Werke zu 60 Mk. pro 1000 Pfd. abgeschlossen habe.

Und bei einer solchen, sich geradezu gegenseitig ruinirenden inländischen Concurrenz hofft man durch Errichtung von Zollschranken und Verminderung des Exports unserer Stahl- und Eisenindustrie aufzuhelfen? Was nützen denn hier Schutzzölle gegen Außen, wenn die deutschen Hüttenbesitzer selbst zu den ruinösesten Preisen sich gegenseitig bei den Lieferungen bekriegen und sich durch Mindergebote solche abzujagen suchen! Für eine so entwickelte Industrie bedarf es eben der vollen Freiheit, damit es ihr wenigstens durch Intelligenz möglich wird, auf dem ausländischen Markte aufzutreten, sobald der inländische Verbrauch nur einen Theil ihrer Leistungen consumirt. Wer geschwindelt hat und auch nicht später durch besondere Leistungen die früher begangenen Fehler wieder gut machen konnte, oder wer gar stets Treibhaus-Industrie getrieben hat, den beschütze man wenigstens nicht auf Kosten der soliden und lebensfähigen Werke, den feuere man nicht durch in Aussicht gestellte Schutzzölle stets von neuem

Digitized by Google

zum verderblichen inneren Concurrenzkampfe an. Durch ein Beispiel sei der Beweis für die Richtigkeit dieser Sätze erbracht. Das früher erwähnte deutsche Hüttenwerk, welches in Bälde 197,000 Pfd. Roheisen pro Tag mit einem Hohofen zu erblasen hofft, hatte noch im Jahre 1876, natürlich ohne Verzinsung des Kapitals, 28,92 Mark der Gestehungskosten pro 1000 Pfd. Roheisen, während es für dieselben nur 28,04 Mark erlöste.

Im Jahre 1877 producirte dasselbe Werk zu 26,69 Mark die 1000 Pfund, und trotzdem es solche schon für 27,12 Mark verkaufen mußte, blieben also immer schon 0,43 Mark Nutzen pro 1000 Pfd. In den ersten fünf Monaten dieses Jahres sanken sogar die Herstellungskosten für 1000 Pfd. Roheisen auf 26,56 Mark, jedoch ging der Verkaufspreis verhältnißmäßig noch mehr herunter, nämlich auf 26,92 Mark, so daß nur ein Ueberschuß von 0,36 Mark pro 1000 Pfd. verblieb. Nehmen wir nun einmal an, daß eben diese Hütte mit einem Hohofen 6,000,000 Pfd. Roheisen monatlich producirt und nur 0,30 Mark pro 1000 Pfd. verdient, so bleiben ihr nur 1800 Mark Ueberschuß pro Monat, im Jahre also 10,800 Mark. Hätte dieses selbige Hüttenwerk aber Absatz genug, um mit 3 Hohöfen zu marschiren, so würden sich die ganz beträchtlichen Generalkosten nicht mehr auf die heutigen 6,000,000 Pfd., sondern auf monatlich 18,000,000 Pfd. vertheilen, der Ueberschuß sogar bei den heutigen Roheisen-Spottpreisen aber nicht 32,400 Mark, sondern natürlich erheblich mehr pro Jahr betragen.

Während wir vollständig begreifen, daß es für eine ganze Anzahl Hüttendirectoren von nie oder doch nur unter schon ziemlich günstigen Verhältnissen rentirenden Werken gar kein schöneres Mittel giebt, ihre unzufriedenen Actionaire zu trösten und zu neuen Geldopfern zu pressen, als wenn sie ihnen vormachen, nur die Aufhebung der Eisenzölle habe die deutsche Eisenindustrie zu Grunde gerichtet, es sei aber alle Aussicht vorhanden, daß dieselben wieder in Bälde eingeführt und dann wieder ganz anständig verdient würde, man müsse nur die nöthigen Gelder für Reisen, Agitationen ꝛc. bewilligen, ist es geradezu unbegreiflich, wie solide, gut fundirte und heute auf der technischen Höhe stehende Hüttenwerke sich diesen Bestrebungen anschließen können.

Die Roheiseneinfuhr im Jahre 1877 überstieg die Ausfuhr desselben Jahres nur noch um 3,653,784 Ctr. Es wurden aber

Digitized by Google

sogar im verflossenen Jahre 2,991,911 Ctr. Eisenbahnschienen mehr aus- als eingeführt.

Dieses Jahr stellt sich das Resultat jedenfalls erheblich günstiger für Roheisen, weil Deutschland gezeigt hat, daß es jetzt eben so gute Marken denn Schottland zu erblasen im Stande ist. Ebensolche Beobachtungen werden wir bei Stahl- und Eisen-Halb- und Ganz-Fabricaten zu machen Gelegenheit haben, weil, ganz abgesehen von Krupp'schen Fabricaten, unsere Stahl- und Eisenerzeugnisse sich jetzt gleicher Anerkennung wie die englischen erfreuen, Thatsachen und Erfolge, welche vor Wegfall der Eisenzölle sogar von competenten deutschen Hüttenleuten für unmöglich gehalten, ja, deren Erreichung geradezu geleugnet wurde. Für Schienen endlich, weil wir bis Ende Mai d. J. bereits 1,895,263 Ctr. exportirt haben, gegen 1,442,797 Ctr. in der gleichen Periode des Vorjahres. Kann denn wirklich eine Mehrproduction von 3½ Millionen Ctr. unserer Roheisenindustrie aufhelfen? Lediglich Arbeit für 5 große Hohöfen, wie der weiter oben citirte. Aber, höre ich sagen, wir exportiren ja mit Verlust! Wer in aller Welt verdient denn auf dem europäischen Continente überhaupt heute etwas mit seinem Eisenexport? Aber in Folge des Schutzzolles verkaufen wir theurer! Doch nur dann, wenn die Zollsätze so hoch gegriffen würden, daß ihr euch etwa mit der Hälfte derselben begnügen, und die andere Hälfte zur Abwehr der ausländischen Concurrenz benutzen könntet. Braucht ihr aber den ganzen Zollsatz, um etwas zu verdienen, dann sind wir wieder eben so weit wie heute, da ihr die Ausländer nicht abhalten könnt, zu etwas billigeren Preisen wie ihr zu verkaufen. Bei hohen Schutzzöllen, die euch aber nicht einmal euere heutigen Freuden bewilligen dürften, vermindert ihr nothwendigerweise den inländischen Verbrauch, auf welchen ihr dann ja ausschließlich angewiesen seid, und wenn dieses auch nicht der Fall wäre, so bedenkt doch, daß die Kokshohöfen allein im Stande sind, in Bälde 82,000,000 Ctr. Roheisen zu produciren, während wir im allergünstigsten Jahre nur 51,000,000 Ctr. gebraucht haben. Man gebe sich nämlich nur ja keinen allzugroßen Illusionen, in Bezug auf den zukünftigen inländischen Eisenverbrauch, hin, selbst wenn in Folge eines voraussichtlich längeren Friedens die Unternehmungslust wieder erwacht, und neue Haupteisenbahnlinien, und vor allem Secundärbahnen gebaut werden. Der eiserne Eisenbahnoberbau wird allerdings immer mehr und mehr in Anwendung

Digitized by Google

kommen und noch 70 bis 90 Millionen Ctr. Roheisen im Laufe von etwa 10 Jahren verschlingen, aber man vergesse ja nicht, daß dieser eiserne Oberbau kaum in 30 Jahren einer Auswechselung bedarf, und jetzt eine Stahlschiene von nicht ganz 52,000 Kg. Gewicht per Kilometer verlangt, während bei den Holzschwellen bisher solche von 70,000 Kg. zur Anwendung kamen. Jedenfalls aber darf ich annehmen, daß alle unsere deutschen Stahlindustriellen die von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft veröffentlichten ausführlichen Daten über deren Versuche, über das Verhalten der Bessemerschienen im Vergleiche zu Eisen- und Puddelstahlschienen kennen. Bedenkt man, daß eben diese Bahn von 2268,26 Km. Gesammtlänge bereits 1696,27 Km. mit Bessemerstahlschienen belegt hat, so gewinnen die Resultate der Versuche noch bedeutend an Werth. Während auf einer riesig befahrenen Probestrecke nach zwölfjähriger starker Abnutzung von den verlegten Feinkornschienen 80,66 pCt. ausgewechselt werden mußten, sind von den Schienen aus Bessemerstahl im Durchschnitt nur 3,33 pCt. unbrauchbar geworden.

Höchst lehrreich ist auch eine Zusammenstellung, welche die Schienenerneuerung auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika zum Gegenstand hat. Die Erneuerung erforderte:

1872	. .	14,4 pCt.,
1873	. .	11,6 „
1874	. .	9,4 „
1875	. .	9,2 „
1876	. .	9,0 „
1877	. .	7,7 „

Der Schienenverbrauch im Jahre 1877 beträgt hiernach durchschnittlich 15 pCt. weniger als 1876, und sogar 46 pCt. weniger als 1872.

Am Schlusse des Jahres 1876 war aber in ganz Nordamerika kaum mehr denn eine Geleislänge von 27,000 Km. mit Stahlschienen belegt, während doch das Bahnnetz der Union 124,649 Km. umfaßte.

Der Grund, warum trotz der so günstigen Resultate die Verwendung von Stahlschienen bis jetzt, außer bei Neuanlagen, keine erheblich größere war, ist einfach der, daß man für die vorhandenen alten Eisenschienen keine Verwendung hat, selbige nur zu Spottpreisen loswerden kann.

So sehr man sich aber auch darüber freuen muß, wie in ver-

Digitized by Google

hältnißmäßig kurzer Zeit das frühere Vorurtheil gegen die Stahlschienen geschwunden ist, weil eben die Stahlindustrie gewaltige Fortschritte gemacht hat, und so unbestritten es ist, daß, selbst bei ganz erheblicher Preisdifferenz zwischen Eisen- und Stahlschienen, die Eisenbahn-Gesellschaften jetzt doch stets nur für die Bessemerschiene stimmen würden, weil die durch dieselbe bedingte Herabminderung der Unterhaltungskosten für die Eisenbahnen erheblich in's Gewicht fällt, so bleibt die heutige Güte der Eisenbahnschienen jedenfalls ein Hauptgrund, daß der Verbrauch derselben sich nicht wesentlich steigern kann, und diejenigen Eisenbahnfachleute Recht zu behalten scheinen, welche der Bessemerstahlschiene in normalen Verhältnissen eine 40- und mehrjährige Dauer zusprechen. Es ist also wahrlich gar kein Grund vorhanden, unsere so sehr entwickelte Eisen- und Stahlindustrie lediglich auf den deutschen Verbrauch anweisen zu wollen. Dieselbe bedarf im Gegentheil sehr des Exports, und anstatt daß die unberechenbare Börse jede bloße Aussicht auf Schutzzölle mit einer Hausse der industriellen Papiere begrüßt, sollte sie vernunftgemäßer gegen eine solche sofort mit einer Baisse protestiren.

Im Uebrigen dürften im Augenblicke die Schutzzöllner ebensowohl zufrieden gestellt sein, als auch alle jene gemäßigten Freihändler, welche, wie Schreiber dieser Zeilen, nur darum gegen Eisenzölle auftreten, weil sie solche als Hemmnisse des Fortschrittes und des Gedeihens der Industrien ansehen. Gerade sie begrüßen es mit Freude, daß endlich einmal etwas geschieht, um mehr Licht und Klarheit in diese Frage zu bringen.

Die Enquête-Commission ist aus Herren zusammengesetzt, welche man mit Ausnahme des Vertreters der Seestädte gewiß nicht als Freihändler bezeichnen wird. Zwei Großindustrielle der Eisenbranche, ferner Berghauptmann Serlo, der schwerlich augenblicklich der Nachfolger Krug's von Nidda geworden wäre, wenn er ein ausgesprochener Feind der Zollpolitik des Reichskanzlers wäre, und schließlich Geh. Rath Huber, von dem ebenfalls nicht anzunehmen ist, daß er sich in absolutem Widerspruche mit dem Fürsten Bismarck befindet, bilden die Commission. Die Schutzzöllner können daher wohl mit dieser Zusammensetzung zufrieden sein. Aber auch die Gegenpartei kann mit Vertrauen dem Ausgange des langen Streites entgegensehen. Namen, wie Stumm und v. Schloer, bürgen dafür, daß hier die Privatinteressen ganz in den Hintergrund treten, und diese

Digitized by Google

Männer sicherlich nur so lange der Schutzzollidee huldigen dürften, bis sie durch die während der Enquête gelieferten Beweise die Ueberzeugung gewinnen dürften, daß ein Eisenzoll weder den Eisenindustriellen, noch dem Gemeinwohl frommen können. Zudem hat Herr Stumm als Mitglied der Eisenbahntarif-Enquête-Commission bewiesen, daß er unser volles Vertrauen verdient. Herrn v. Schloer wird ebenfalls nur Gutes nachgesagt. Beide kennen jedenfalls die zu behandelnde Materie gründlich, worauf es dieses Mal vor Allem ankommt. Ihnen schließt sich der Fachmann Herr v. Serlo an, und seine heutige Stellung genügt uns vollständig, um zu wissen, daß ein preußischer Berghauptmann weder absoluter Schutzzöllner noch einseitiger Principienreiter sein kann.

Herr Huber war einer der Bevollmächtigen, welchen seiner Zeit die schwierige Mission des Abschlusses des neuen deutsch-österreichischen Handelsvertrages übertragen worden war, und wenn er nicht resignirte, so lag jedenfalls damals die Schuld mehr an den österreichischen Schutzzöllnern, als an den deutschen. Herr Consul Meier ist hinlänglich als gründlicher Kenner der Handels- und Zollverhältnisse bekannt, als daß seine Wahl nicht Freund und Feind befriedigen müßte. Da es bekanntlich bei allen Enquêten mehr darauf ankommt, was und wie, als wen man fragt, so lebe ich der festen Ueberzeugung, daß schließlich die Commission zu dem Ausspruche kommen dürfte: „Keine Eisen- noch Schutzzölle, aber Abschlüsse von neuen, möglichst langen Handelsverträgen mit anderen Staaten, wobei die gerechten Wünsche unserer Gesammtindustrie Berücksichtigung finden und auf Erweiterung des Exports für dieselbe Bedacht genommen werden muß.

Während wir aber sehen, daß es die Schutzzöllner aller continentalen Staaten Europas weder an Zeit, Mühe noch Geldopfern fehlen lassen, um die europäische Bevölkerung von ihren Glückseligkeitstheorien zu überzeugen, während nun bereits seit Jahren gerade in Deutschland diese Partei eine Rührigkeit und Opferwilligkeit an den Tag legt, die wahrlich einer besseren Sache würdig gewesen wäre, fangen sich glücklicherweise auch in allen Culturländern Europas die gemäßigten Freihändler zu rühren an, wobei ihnen jedoch die Macht der Thatsachen wesentlich zu gute kommt. So kam z. B. am 11. Mai d. J. der Bericht der Steuerkommission des Reichstags in Schweden, nach dem die Schutzzöllner auf Erhöhung

Digitized by Google

der Einfuhrzölle gedrungen hatten, vor die erste Kammer in Stockholm, welche sich wie die zweite für Beibehaltung des bestehenden mäßigen Zolltarifs entschied. Der Bericht dieser Commission bewies nämlich schlagend, daß, seitdem der Tarif ermäßigt wurde, Schweden große wirthschaftliche Fortschritte gemacht habe. Landwirthschaft wie Industrie hätten ihre Thätigkeit geradezu verdoppelt. Die Verhandlungen endigten also mit einer vollständigen Niederlage der Schutzzollpartei in Schweden. Der Reichstag nahm die Vorschläge der Commission mit 101 gegen 58 Stimmen an.

In Frankreich, wo eben eine Zolltarifcommission tagt und die schutzzöllnerische Bewegung mit jedem Tage sich mehr und mehr ausbreitet, hat sich eine Freihandelsliga gebildet, an deren Spitze merkwürdigerweise Baron v. Eichthal steht, weil er doch als Großindustrieller im Lande der Schutzzölle, nämlich in Spanien, am ersten von den Segnungen dieses Systems überzeugt sein müßte. Das Comité dieser Freihändler besteht aus Männern wie Garnier, Dauphinot, Rouvier, Pascal-Duprat, Tirard, Baron Fourment, Clapier, E. Raoul-Duval, dem Präsidenten der Handelskammer von St. Etienne, Gerantet, dem Vertreter der Handelskammer von Lyon, Natalis Rondot, dem Chefredacteur des „Economiste français“ Paul Leroy-Beaulieu, Courcelle-Leneuil, Meunier u. A. In einer am 18. Juni d. J. in Paris veranstalteten Versammlung erklärte v. Eichthal, daß es Zweck der Freihandelsliga sein müsse, die Regierung zu bewegen, mit allen Nachbarstaaten Handelsverträge von möglichst langer Dauer abzuschließen, viel länger, als bis jetzt üblich, um der Industrie und dem Handel eine größere Sicherheit zu gewähren und die Zeiten der Ungewißheit und Geschäftsstockung, wie sie bei Ablauf eines jeden Handelsvertrages stets eintreten müßten, soweit wie immerhin möglich hinauszuschieben. Die Schutzzöllner dagegen behaupteten, daß unter dem jetzigen Zollsysteme Frankreich mehr einführe als exportire, also Reichthümer verliere. Hielard, der Präsident des Generalsyndicats der französischen Gewerks-Union, wies jedoch schlagend nach, daß dieses Verhältniß in England bereits seit mehr denn 50 Jahren bestehe; und daß doch während dieser Zeit der englische Nationalreichthum sich vervierfacht habe. Dieses Factum sei ein allen industriellen Nationen gemeinsames und ein sehr erfreuliches für die betreffenden Länder, denn es beweise, daß der Ueberschuß ihrer Pro-

Digitized by Google

ductionen ihnen ermögliche, die letzteren von Jahr zu Jahr mehr auszudehnen und zu diesem Zwecke von den andern Ländern Rohmaterialien und Lebensmittel zu kaufen. Zum Schlusse wurde folgende Resolution gefaßt: „Die Gesellschaft zur Vertheidigung der Handels- und Gewerbefreiheit ist überzeugt, daß die Ausdehnung des internationalen Verkehrs unerläßlich für die Herbeiführung und Vergrößerung der öffentlichen Prosperität ist, und daß das Regime der Handelsverträge am besten diese Zwecke anstreben kann. Die Versammlung fordert deshalb das Comité auf, der Regierung diese ihre Ansichten mitzutheilen." Das von derselben Gesellschaft erlassene Manifest ist ein Meisterwerk von Klarheit und Sachkenntniß und verdiente schon deshalb von allen Parteien in Deutschland gekannt zu sein.

Der bekannte Engländer John Bright sagte endlich vor Kurzem in einem höchst lesenswerthen Briefe an seinen Freund J. R. Morrison vom City-Club, nachdem dieser ihn aufgefordert hatte, sich an die Spitze einer internationalen Freihandelsliga zu stellen, unter Anderem: Die Abschaffung der Zölle ist der einzige Weg, welcher zur Abschaffung der großen Armeen führt. Freier Handel zwischen den Nationen würde den Nationen den Frieden bringen; allein Kriegsbefürchtungen und drohende Conflicte machen es den Völkern unmöglich, ihren wahren Interessen ruhige Beachtung zu schenken."

Hoffen wir Deutsche also, daß jetzt, nachdem die Kriegsbefürchtungen endlich geschwunden sind, auch Deutschland seinen wahren Interessen ruhige Beachtung schenkt, daß es wieder mehr auf jene Männer hört, die zu seiner wirthschaftlichen Größe beigetragen haben, als auf jene, deren Sonderinteressen im Spiele sind.

Lassen wir nicht außer Acht, daß selbst ein Mann wie Staatsminister Dr. Delbrück die Zeit für gekommen zu halten scheint, wo sogar an ihn die Pflicht herantritt, sein mühsam geschaffenes Werk nicht durch Dilettanten zerstören zu lassen. Begreife man doch, was es bedeutet, wenn er sogar unter den jetzigen Verhältnissen sich bereit erklärt, ein Reichstagsmandat anzunehmen. Wähle man also vor Allem die wenigen Männer, die bereits auf wirthschaftlichem Gebiete besondere Sachkenntniß bewiesen haben, stimme man für solche, wenn deren politische Richtung uns auch nicht in allen Stücken zusagen sollte. Zeige man dem Fürsten Bismarck

Digitized by Google

bei jeder Gelegenheit, daß wir ihm voll vertrauen, so oft es sich um äußere Politik handelt; zollen wir ihm die höchste Anerkennung und den schuldigen Dank, weil ohne ihn schwerlich das Riesenwerk zu Stande gekommen wäre, daß ganz Europa endlich einmal von den drückenden Kriegsbefürchtungen befreit, seit Stunden wieder freier aufathmet und Handel und Industrie vertrauensvoller in die Zukunft zu blicken berechtigt sind. Machen wir dem Reichskanzler auf der anderen Seite aber auch kein Hehl daraus, daß es dem genialsten Sterblichen noch nie gelungen ist und niemals gelingen wird, alle weltbewegenden Fragen nur zu ergründen, geschweige denn richtig zu entscheiden. Möge endlich doch Fürst Bismarck erkennen, daß nicht einmal er es wagen darf, über das Wohl und Wehe von 43 Millionen Seelen stets nach eigenem Ermessen eine endgültige Entscheidung treffen zu wollen, ohne befürchten zu müssen, daß sein bisher stets grüner Lorbeerkranz in Bälde schon mehr als ein welkes Blatt aufzuweisen haben könnte.

Bei Schluß dieses Aufsatzes wurde uns eine soeben in Essen bei G. D. Bädecker erschienene, von Herrn Dr. Adolf Arndt, Kreisrichter und z. Z. Justitiar am Königlichen Oberbergamte zu Halle, verfaßte, „die Industrielle Enquête und die Wiedereinführung der Eisenzölle" betitelte Brochüre zugeschickt, die wir, wie alles, was uns von Freund und Feind in dieser hochwichtigen Frage zu Gesichte kommt, durchlesen zu müssen glaubten.

Der erste Theil des Schriftchens, ein jedenfalls nicht zu rechtfertigender Angriff auf den Director des Preußischen statistischen Bureaus Dr. Ernst Engel, muß Jeden, der die Verdienste dieses hochbegabten Mannes zu würdigen weiß, geradezu anekeln. Schreiber dieser Zeilen hat bisher nie die Ehre gehabt, noch eine Gelegenheit gefunden, in die geringsten persönlichen Beziehungen zu dem großen deutschen Statistiker zu treten, und gerade darum hat er ein Recht und gereicht es ihm zur besonderen Freude, bereits vor dem Durchlesen der Arndt'schen Arbeit die Stellung Dr. Engels zu unseren deutschen Industriellen in wenigen Worten gekennzeichnet zu haben. Möge Dr. Engel, wie Professor Dr. Reuleaux überzeugt sein, daß sie Beide von dem besseren Theile der Nation verstanden und geliebt

Digitized by Google

werden, weil sie gerade in ihrer Eigenschaft als Staatsbeamte es gewagt haben und noch wagen, mit schonungsloser Offenheit die Schäden unseres wirthschaftlichen Lebens bloß zu legen und so nicht wenig dazu beitrugen und noch täglich beitragen werden, daß die durch den Milliardenschwindel unsolid gewordenen Deutschen allmälig wieder auf bessere Wege zurückzukehren scheinen.

Der zweite Theil der Arndt'schen Schrift, welcher von der Wiedereinführung der Eisenzölle handelt und weniger reich mit Citaten aus Shakespeare, Göthe und Schiller — die meines Wissens nie in diesem Artikel gemacht haben — denn der erste gespickt ist, verdiente keiner besonderen Erwähnung, da er eben nur die altbekannten Gründe der Eisenschutzzöllner wiederholt, die wir ja bereits als Fachmann widerlegt haben. Richtig schien mir nur das Bekenntniß Arndt's, daß der von den Eisenindustriellen vorgeschlagene neue (autonome) Tarif für Eisen, Eisen- und Stahlwaaren, welcher im großen Ganzen an den von Ende 1873 bis Januar 1877 in Gültigkeit gewesenen Tarifsätzen festhält, unserer Stahl- und Eisenindustrie nicht aufhelfen könne, weshalb der Verfasser ganz einfach 10 pCt. des Werthes der Waare als Eingangszoll vorschlägt. Die immer wieder aufgewärmte Jeremiade von der Noth der entlassenen Kohlen- oder Eisenhüttenarbeiter zieht nicht mehr, seit man durch den bösen Dr. Engel weiß, daß allerdings im Jahre 1873 eine Arbeiterzahl von 26,221 Personen bei den deutschen Hohofenwerken beschäftigt war, gegen nur 17,378 im Jahre 1876, aber auch gerade damals der Grund zur heutigen Unzufriedenheit der Arbeiter gelegt wurde, weil man sich daran gewöhnte, mit verhältnißmäßig geringer Anstrengung recht viel verdienen zu wollen, was schon seit geraumer Zeit nicht mehr möglich ist. Bei dem Steinkohlenbergbaue Deutschlands waren aber im Jahre 1874 die meisten Arbeiter, nämlich 185,504 Personen beschäftigt, im Jahre 1876 aber immer noch 182,428 Köpfe.

Zugestanden, daß bei den übrigen Zweigen der Eisenindustrie auch Arbeiterreductionen stattfanden, daß in 1877 weniger Leute in den Kohlengruben Deutschlands beschäftigt waren denn 1876, so fanden doch alle diese Kräfte Aufnahme bei anderen Industriezweigen, in erster Linie aber kommen sie der Landwirthschaft zu Gute, auf deren Kosten ja die Kohlen- und Eisenindustrie in den Jahren 1872 und 1873 ihre Orgien gefeiert hat, der Landwirthschaft, welche in

Digitized by Google

Folge der Extravaganzen dieser Industrien an einem Arbeitermangel litt, der sie bis vor Kurzem fast lebensunfähig zu machen drohte.

Wie der Wegfall der Eisenzölle aber die Herren Industriellen zum Sparen und Nachdenken zwang, und wir heute die erwähnten befriedigenden Fortschritte in unserer Hohofenindustrie zu verzeichnen haben, so ist es auch erfreulich zu sehen, daß, weil eben jetzt unsere Hüttenwerke nur noch einen bestimmten Stock von braven und soliden Arbeitern beschäftigen können, und das im Jahre 1872 und 1873 hergelaufene, für diese Industriezweige nicht passende arbeitsscheue Gesindel entlassen konnten, die Leistungsfähigkeit des einzelnen Arbeiters sich gesteigert resp. die Gestehungskosten abgenommen haben. Während z. B. im Jahre 1872 auf eine Arbeitskraft nur 1,777 Ctr. Roheisenproduction zu vermerken sind, steigt solche im Jahre 1875 bereits auf 1,979 Ctr., 1876 sogar auf 2,145 Centner. Aehnliche Resultate lassen sich nicht nur bei allen übrigen Eisen- und Stahlbranchen nachweisen, sondern ganz besonders bei der Steinkohlenindustrie, die heute zu geradezu erstaunlich niedrigen Selbstkosten producirt, und der es nur dadurch während der langanhaltenden Krise überhaupt noch ermöglicht wurde, concurrenzfähig zu bleiben. Jedenfalls ist es auch ein Zeichen der Zeit, wenn jeden Tag ein neuer Quacksalber auftritt und unsere wirthschaftlichen Schäden heilen will, ohne von ihren wahren Ursachen auch einen nur annähernd richtigen Begriff zu haben. Geradezu aber beunruhigend wird es, wenn man liest, daß ein preußischer Kreisrichter einen Dr. Engel öffentlich über Dinge zu belehren wagt, über welche eben nur eine Kapacität auf statistischem Gebiete zu urtheilen im Stande ist, und es so weit gekommen ist, daß ein Eisenbahn-Director sich eine Entscheidung über die Eisenzollfrage anmaßt, nachdem Autoritäten wie Dr. Wedding und Staatsminister Dr. Delbrück gesprochen haben.

Im Juli 1878.

Druck von Liebheit & Thiesen in Berlin.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

APR 4'57 H

Digitized by Google